Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/2505

Der Bundesminister für Verkehr
A 1 - Vwi 847 - 3011 Bk III

Bonn, den 31. Juli 1964

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Schiffbarmachung der Saar**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Kulawig, Wilhelm, Hussong und Fraktion der SPD — Drucksache IV/2414 —**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu 1.

Die Frage der Ausbauwürdigkeit der Saar zu einer Wasserstraße der Klasse IV (1350-t-Schiff) ist zusammen mit der Frage der verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Baus eines Saar-Pfalz-Kanals von der Verkehrsberater GmbH & Co., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr in einem Ende 1962 vorgelegten, nicht veröffentlichten Gutachten untersucht worden. Die Gutachter sind, was die Saarkanalisierung angeht, in ihren Berechnungen zu folgendem Ergebnis gekommen:

a) Die Bauausgaben würden zu Preisen von 1960 rd. 290 Mill. DM betragen;

b) die anteiligen Wegekosten der Schiffahrt würden einschließlich einer 5%igen Verzinsung des eingesetzten Kapitals 10,0 Mill. DM jährlich, ohne Verzinsung 4,3 Mill. DM jährlich, betragen;

c) die voraussichtlichen Transportmengen auf der Saar würden für 1970 (dem Jahr der möglichen Fertigstellung der Wasserstraße) mit rd. 3,3 Mill. t/Jahr geschätzt, zuzüglich einer s. Z. noch nicht bestimmbaren Menge Eisenerz aus Übersee, die im Extremfall bis zu 10 bis 12 Mill. t/Jahr betragen kann, wenn nämlich die eisenschaffende Industrie des Saarlandes voll zur Verhüttung von Übersee-Erzen übergeht;

d) zur Deckung der anteilig auf die Schiffahrt entfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten eines Saarkanals wäre bei Schiffahrtsabgaben in gleicher Höhe wie auf der Mosel ein Verkehrsaufkommen von 7,9 Mill. t/Jahr erforderlich.

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Zur Deckung der der Schiffahrt anteilig zuzurechnenden laufenden Kosten und der Abschreibung (ohne Kapitalverzinsung) wäre ein Aufkommen von 13,5 Mill. t/Jahr, zur Dekkung der vollen anteiligen Wegekosten der Schiffahrt einschließlich einer 5%igen Verzinsung ein Aufkommen von 31,4 Mill. t/Jahr notwendig.

Da

1. die Kapazität der vorhandenen Verkehrswege auch für die weitere Zukunft ausreicht,

2. die Wettbewerbsbedingungen der saarländischen Kohlengruben und Stahlwerke gegenüber der Ruhr zu süddeutschen Industrieplätzen durch eine Saarkanalisierung nicht verbessert würden,

3. die Kosten des neuen Verkehrsweges von den Benutzern auch bei optimistischen Schätzungen des Verkehrsaufkommens nicht voll aufgebracht werden können,

verneinen die Gutachter die Ausbauwürdigkeit der Saar im gegenwärtigen Zeitpunkt.

Die Gutachter haben bei ihren Schlußfolgerungen die ungünstige Lage des Saarlandes zu seinen Absatzgebieten in der Bundesrepublik Deutschland berücksichtigt. Sie sind jedoch der Auffassung, daß durch eine Saarkanalisierung keine entscheidende Verbesserung der Wettbewerbslage der Saarwirtschaft zu erzielen sei. Die Ruhr hat beim Versand nach Süddeutschland gegenüber dem Saar-Mosel-Weg bei Koblenz bereits einen kürzeren Frachtweg von 108 km; der Frachtvorsprung wird durch die bei den zahlreichen Schleusen auf der Saar und Mosel entstehenden Zeitverluste und die zu zahlenden Schiffahrtsabgaben noch wesentlich erhöht. Die neue Wasserstraßenverbindung würde also die Wettbewerbsbedingungen der Saarwirtschaft in ihren Lieferungen nach Süddeutschland nicht verbessern und daher nur für den Bezug von Massengütern aus dem Ruhrgebiet oder für die Verkehrsverbindung mit den Rheinmündungshäfen einen Wert haben.

Die Bundesregierung sieht danach für die Saarkanalisierung im gegenwärtigen Zeitpunkt keine ausreichende verkehrswirtschaftliche Begründung. Es sollte abgewartet werden, wie sich die von der Deutschen Bundesbahn mit dem Saarland vereinbarten Wettbewerbstarife auf die Lage der Saarwirtschaft auswirken und wie sich die Frachten und der Verkehr auf der Mosel entwickeln werden.

Die aus verkehrswirtschaftlicher Sicht negative Beurteilung des Projekts einer Saarkanalisierung kann sich auch nach der Auffassung der Gutachter dann ändern, wenn die eisenschaffende Industrie der Saarwirtschaft vollständig oder nahezu vollständig zum Bezug von Übersee-Erzen übergehen würde und diese Erze auf dem Wasserweg von den Rheinmündungs-

und den deutschen Nordseehäfen ins Saarland befördert würden. Allerdings wäre ein Verkehrsvolumen von mindestens 10 Mill. t über den Wasserweg befördertes Erz notwendig, damit mit der für 1970 geschätzten Menge von 3,3 Mill. t anderer Güter die der Schiffahrt anzulastenden anteiligen Betriebs-, Unterhaltungs- und Abschreibungskosten etwa gedeckt sind.

Die saarländische Hüttenindustrie hat 1963 0,75 Mill. t Übersee-Erze bezogen, für 1964 wird der voraussichtliche Bezug auf 1,2 Mill. t geschätzt. Ein weiteres Ansteigen der Verhüttung von Übersee-Erzen wird erwartet, das Ausmaß läßt sich jedoch noch nicht absehen.

Neue Gesichtspunkte würden sich für das Projekt der Saarkanalisierung auch ergeben, wenn Frankreich nach dem Ausbau der Mosel bis Metz, der zur Zeit durchgeführt wird, die erwogene vollschiffige Wasserstraßenverbindung zur Rhone und damit zu den Mittelmeerhäfen konkret planen sollte.

Zu 2.

Das Gutachten der Verkehrberater GmbH. fußt auf der technischen Studie des Wasser- und Schiffahrtsamtes Saarbrücken vom 7. Juli 1959, die einen Ausbau für das 1350-t-Schiff (Rhein-Herne-Kanal-Kahn mit 80 m Länge, 9,50 m Breite und 2,50 m Tiefgang) vorsieht. Diese Ausbaugröße entspricht der Wasserstraßenklasse IV, die 1954 von der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz für künftige Wasserstraßen von internationalem Interesse empfohlen worden ist. Wasserstraßen der Klasse IV können auch von Schiffen mit 1500 t Tragfähigkeit befahren werden.

Zu 3.

Solange nicht über die Schiffbarmachung der Saar bis zur Mündung in die Mosel entschieden worden ist, kann nichts über den Beginn der Baumaßnahmen gesagt werden. Auf Grund der Erfahrungen beim Ausbau der Mosel ist mit einer Bauzeit von 8 bis 10 Jahren zu rechnen. In diesem Zeitbedarf sind 2 bis 3 Jahre für Vorarbeiten und 6 bis 7 Jahre für die Bauausführung angesetzt.

Zu 4.

In den Haushaltsanmeldungen für den Bundeshaushalt 1965 sind keine Mittel zur Durchführung der Planung für eine Schiffbarmachung der Saar berücksichtigt.

In Vertretung
Dr. Seiermann